

MOBILITA' E TRASPORTI MOLFETTA S.R.L.

Società soggetta a direzione e coordinamento di COMUNE DI MOLFETTA Società unipersonale

Sede in VIA OLEIFICI ITALIA MERIDIONALE-LOTTO C-C/O ASM -70056 MOLFETTA (BA)

Relazione sulla gestione del bilancio al 31/12/2016

Signori,

l'esercizio chiuso al 31/12/2016 riporta un risultato negativo pari a Euro (123.357).

Condizioni operative e sviluppo dell'attività


La Società, come ben sapete, svolge la propria attività nel settore dei TPL (Trasporti Pubblici Locali) mediante contratto di servizio con l'Ente Comune di Molfetta, che assume anche la qualifica di unico socio. L'azienda cura il trasporto pubblico locale tramite n. 4 linee urbane, in forza di affidamento "in house". Nel 2014 è stata istituita la nuova linea 5 di collegamento del centro urbano con Aziende operanti nella Zona Artigianale ed Industriale. Tra il Comune di Molfetta e la M.T.M. s.p.a. fu stipulato un "**Contratto per servizi di trasporto pubblico**" novennale, vigente dal 01/01/2004, che ha raggiunto la naturale scadenza al 31/12/2012. Nelle more della formalizzazione di un nuovo affidamento, stante la concomitanza con le dimissioni dell'Amministrazione uscente, la G.C. riconfermò l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale alla M.T.M. per l'anno 2013. **Nel febbraio 2014**, avvalendosi della facoltà di cui all'art. 30, comma 4°, della L.R. 30/12/2013, n. 45, l'Amministrazione ha stabilito di prorogare fino al **30/06/2018** il contratto di servizio, delegando il Dirigente Settore LL.PP. e Mobilità a formalizzare gli atti amministrativi di proroga contrattuale. A **ottobre 2016** in ossequio al Piano di razionalizzazione delle Partecipate promosso dall'Ente Comunale, il Commissario Prefettizio Straordinario, in qualità di socio unico della MTM, ha promosso la sua trasformazione in SRL con adozione di nuovo Statuto e nomina di nuova governance, con la figura dell'A.Unico e del Sindaco Unico/Revisore contabili. Tale scelta è stata dettata dall'adeguamento alla normativa dettata dal T.U. delle Società Partecipate (decreto MADIA), ma soprattutto con la necessità di concretizzare una riduzione dei costi, fra cui quelli di governance.

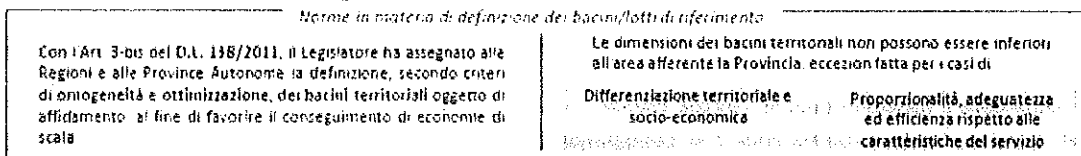
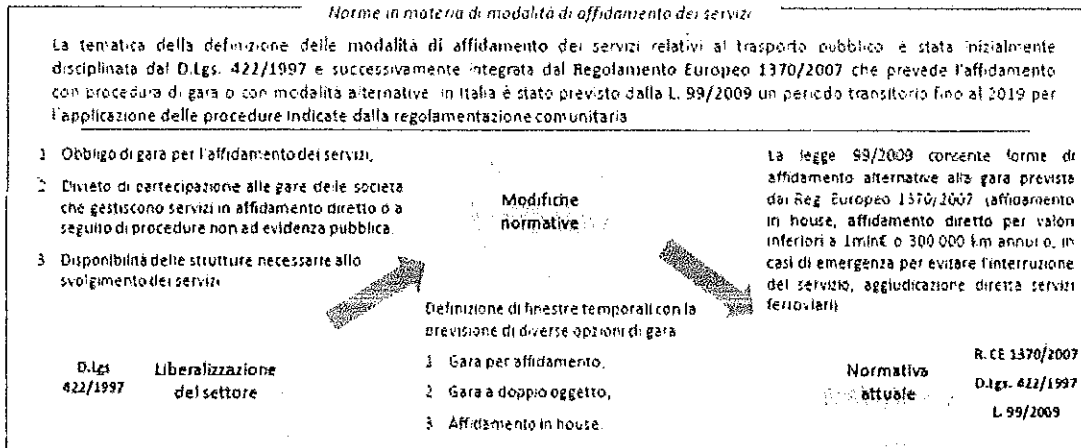
Andamento della gestione Andamento economico generale

Il trasporto pubblico deve far fronte a gravi problemi strutturali, che riducono l'efficacia e l'efficienza del settore e che rischiano di mettere a repentaglio la sua qualità e il suo servizio. La crisi economica ha innanzitutto messo in evidenza la difficile sostenibilità finanziaria delle aziende del trasporto pubblico, e la mancanza di scelte strategiche volte al medio-lungo termine.

Il contesto di mercato e di competizione

Per TPL si intende il servizio di trasporto pubblico locale che consente ai cittadini di esercitare il proprio diritto alla mobilità in ambito urbano, regionale, su distanze inferiori ai 100 km. Il settore del TPL sta vedendo una progressiva riduzione dei trasferimenti di risorse pubbliche e ritardi nei pagamenti da parte degli enti, situazione che, in alcuni casi, ha determinato addirittura il fallimento di aziende. Il livello di competizione vede una nuova spinta, con pochi operatori italiani ed esteri in grado di competere in termini di efficienza e di capacità di investimento. Il TPL, potrebbe essere rappresentato in Italia secondo il seguente schema. Nel contempo la normativa in materia di affidamento dei servizi è così rappresentata





Per raggiungere quindi questo obiettivo (Rapporto Ricavi operativi/Costi = 35%) si può operare attraverso una rivisitazione delle tariffe, o un efficientamento dei costi. Per tale scelta quindi bisogna procedere ad un radicale percorso di riforma strutturale sia dell'azienda che degli atti di programmazione dei servizi di trasporto pubblico della Città di Molfetta, anche alla luce della impossibilità da parte della Regione Puglia di rivedere, al rialzo e a breve, le risorse finanziarie di bilancio destinate al settore.

In questo contesto, la Società, pur avendo posto in essere azioni per il contenimento dei costi di gestione, oggi opera in uno stato di difficoltà strutturale ponendosi in "continuità" con gli esercizi precedenti.

Non è difficile individuare le problematiche legate al mancato rinnovamento del parco automezzi ed all'efficientamento del personale.

Il parco auto è vetusto (età media di oltre 11 anni) e quindi soggetto ad avarie che, nel tempo, divengono sempre più frequenti e di più difficile risoluzione con ciò cagionando sempre maggiori e frequenti soppressioni forzose di corse, se non anche di interi turni di servizio.

L'esecuzione dei consequenziali interventi di riparazione, affidate all'esterno in quanto la MTM non ha officina interna, non consente, proprio per l'eccessiva incidenza dei guasti ai mezzi, di assicurare con continuità il mantenimento del "servizio completo" con ciò cagionando non solo maggiori costi di manutenzione alla Società ma soprattutto legittime contestazioni da parte dei viaggiatori ed una progressiva disaffezione degli stessi all'utilizzo del mezzo pubblico, in quanto con le soppressioni forzose delle corse, sono portati a ritenere il mezzo pubblico non più affidabile.

Nella tabella che segue sono indicati i risultati conseguenti negli ultimi tre esercizi in termini di valore della produzione, margine operativo lordo e il Risultato prima delle imposte.

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
valore della produzione	686.324	684.645	723.809
margine operativo lordo	(102.814)	(58.747)	(65.390)
Risultato prima delle imposte	(123.357)	(93.115)	(73.660)

La società si trova in uno stato di difficoltà finanziaria e/o economica a causa del mancato rinnovo nei tempi prestabiliti del parco automezzi.

La società ha avviato un'operazione di ristrutturazione industriale al fine di validare assolutamente sia la scelta del socio di consentire l'in house providing ed al fine di far pervenire a quell'obiettivo del 35% del rapporto fra ricavi operativi e costi diretti.

Principali dati economici

Il conto economico riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (In Euro):

	31/12/2016	31/12/2015	Variazione
Ricavi netti	656.635	653.753	2.882
Costi esterni	309.987	292.620	17.367
Valore Aggiunto	346.648	361.133	(14.485)
Costo del lavoro	449.462	419.880	29.582
Margine Operativo Lordo	(102.814)	(58.747)	(44.067)
Ammortamenti, svalutazioni ed altri accantonamenti	50.274	65.443	(15.169)
Risultato Operativo	(153.088)	(124.190)	(28.898)
Proventi diversi	29.689	30.892	(1.203)
Proventi e oneri finanziari	42	183	(141)
Risultato Ordinario	(123.357)	(93.115)	(30.242)
Rivalutazioni e svalutazioni			
Risultato prima delle imposte	(123.357)	(93.115)	(30.242)
Imposte sul reddito			
Risultato netto	(123.357)	(93.115)	(30.242)

Gli indici di redditività (ROE, ROS, ROI) per il triennio riportano risultati negativi alla luce della perdurante perdita di esercizio dovuta alla particolare natura del TPL.

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale riclassificato della società confrontato con quello dell'esercizio precedente è il seguente (in Euro):

	31/12/2016	31/12/2015	Variazione
Immobilizzazioni immateriali nette		50	(50)
Immobilizzazioni materiali nette	341.879	410.478	(68.599)
Partecipazioni ed altre immobilizzazioni finanziarie			
Capitale immobilizzato	341.879	410.528	(68.649)
Rimanenze di magazzino			
Crediti verso Clienti		67.387	(67.387)
Altri crediti	139.500	179.990	(40.490)
Ratei e risconti attivi	2.696	155	2.541
Attività d'esercizio a breve termine	142.196	247.532	(105.336)
Debiti verso fornitori	100.280	120.700	(20.420)
Acconti			
Debiti tributari e previdenziali	21.514	17.575	3.939
Altri debiti	24.967	30.544	(5.577)
Ratei e risconti passivi	126.360	140.070	(13.710)
Passività d'esercizio a breve termine	273.121	308.889	(35.768)
Capitale d'esercizio netto	(130.925)	(61.357)	(69.568)
Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	281.081	261.732	19.349
Debiti tributari e previdenziali (oltre 12 mesi)			
Altre passività a medio e lungo termine			
Passività a medio lungo termine	281.081	261.732	19.349
Capitale investito	(70.127)	87.439	(157.566)
Patrimonio netto	3.764	(119.593)	123.357
Posizione finanziaria netta a medio lungo			

termine			
Posizione finanziaria netta a breve termine	66.361	32.155	34.206
Mezzi propri e indebitamento finanziario netto	70.125	(87.438)	167.663

Dallo stato patrimoniale riclassificato emerge lo stato di difficoltà finanziaria dell'impresa; per ulteriori informazioni si rimanda alla nota integrativa

A migliore descrizione della solidità patrimoniale della società si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di bilancio attinenti sia (i) alle modalità di finanziamento degli impieghi a medio/lungo termine che (ii) alla composizione delle fonti di finanziamento, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Margine primario di struttura	(345.643)	(290.935)	(260.514)
Quoziente primario di struttura	(0,01)	0,29	0,31
Margine secondario di struttura	(64.562)	(29.203)	(12.559)
Quoziente secondario di struttura	0,81	0,93	0,97

Principali dati finanziari

La posizione finanziaria netta al 31/12/2016, era la seguente (In Euro):

	31/12/2016	31/12/2015	Variazione
Depositi bancari	65.994	32.134	33.860
Denaro e altri valori in cassa	367	21	346
Disponibilità liquide	66.361	32.155	34.206
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (entro 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (entro 12 mesi)			
Debiti verso banche (entro 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (entro 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a breve di finanziamenti			
Crediti finanziari			
Debiti finanziari a breve termine			
Posizione finanziaria netta a breve termine	66.361	32.155	34.206
Obbligazioni e obbligazioni convertibili (oltre 12 mesi)			
Debiti verso soci per finanziamento (oltre 12 mesi)			
Debiti verso banche (oltre 12 mesi)			
Debiti verso altri finanziatori (oltre 12 mesi)			
Anticipazioni per pagamenti esteri			
Quota a lungo di finanziamenti			
Crediti finanziari			
Posizione finanziaria netta a medio e lungo termine			
Posizione finanziaria netta	66.361	32.155	34.206

A migliore descrizione della situazione finanziaria si riportano nella tabella sottostante alcuni indici di

bilancio, confrontati con gli stessi indici relativi ai bilanci degli esercizi precedenti.

	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
Liquidità primaria	0,76	0,91	0,96
Liquidità secondaria	0,76	0,91	0,96
Indebitamento	(113,67)	3,60	3,34
Tasso di copertura degli immobilizzi	0,81	0,93	0,97

Personale

Nel corso dell'esercizio si sono intrattenute le normali relazioni industriali con le OO.SS. La società ha anche informato il socio in relazione alle necessità di nuove risorse.

La Società ha un organigramma leggero, essendo composta da n. 10 operatori d'esercizio (autisti) e da un "Gestore dei Trasporti" con contratto "part time" a tempo determinato, in scadenza il prossimo 31 dicembre 2017.

A seguito delle dovute visite mediche di idoneità, un operatore d'esercizio risulta "non idoneo in via definitiva" alla conduzione di mezzi impegnati nel trasporto pubblico di persone.

Oggi la struttura amministrativa contabile è fondata su una collaborazione con ASM Srl (da cui MTM negli anni passati era ramo integrato) che piuttosto che generare ulteriori costi di "corporate service" rappresenterebbe ulteriore motivazione per pensare ad un'evoluzione di confluenza sinergica nell'altra partecipate, del ramo TPL.

Nel corso dell'esercizio non si sono registrati addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex

Investimenti

Nel corso dell'esercizio sono stati effettuate manutenzioni straordinari di alcuni mezzi fondamentali per l'esercizio dell'attività dell'azienda.

Da un punto di vista operativo, scopo della governance della società è garantire e dimostrare che coniugando gli investimenti con maggiore risparmi in termini economici si potrebbe tutelare l'azienda o almeno la sua attività industriale.

Le linee del rilancio passano dai seguenti principi già riportati nel Piano industriale.

1. *Ricapitalizzazione ed investimenti sul core business ;*
2. *Contrasto al fenomeno dell' evasione*
3. *Riconfigurazione ed efficientamento della rete locale , finalizzata a migliorare gli indicatori relativi a domanda/offerta anche con la qualificazione selettiva delle percorrenze attualmente prodotte;*
4. *"Governance adeguata": trasformazione dell'Azienda da società per azioni a società responsabilità limitata anche in coerenza con la nuova normativa in materia di società partecipate "pubbliche";*
5. *Pubblicità sui mezzi e sulle paline degli orari*
6. *Soluzioni innovative di info-mobilità e di e-Ticketing in ossequio al PUMS ;*
7. *Rivisitazione Manutenzione mezzi aziendali.*

PROVVEDIMENTI DA ATTUARRE ENTRO IL 31.12.2017

1. **ACQUISTO DI N. 4 NUOVI BUS** E' stato richiesto ed ottenuto, a fine dicembre 2015, dal Comune di Molfetta, un mutuo dalla Cassa Depositi e Prestiti dell'importo di

euro 800.000 (euro ottocentomila) devoluto dal socio unico Comune di Molfetta in favore della società MTM S.r.l finalizzato al rinnovo di una parte del parco autobus (acquisto di n. 2 bus cortissimi e di n. 2 bus corti) per il TPL gestito dalla MTM. Tali somme saranno riversate nelle disponibilità di MTM per far fronte al rinnovo del proprio parco automezzi.

La seconda scelta è stata quella del rinnovo delle linee di trasporto. I servizi di trasporto della rete comunale della città di Molfetta, allo stato, sono affidati in regime di prorogatio alla MTM S.r.l. sino al 30.6.2018 per effetto della delibera di Giunta Municipale n. 34 del 12.2.2014 e regolati dal "contratto per servizi di trasporto pubblico" del 27.9.2004 le cui previsioni relative al programma d'esercizio (linee di trasporto, relative percorrenze, fermate ed orari) sono state oggetto di modifiche per effetto delle intervenute delibere di G.M. n. 181 del 30.9.2011 concernente la r-definizione del servizio della Linea urbana n. 3 e delibera n. 183 del 25.7.2014 concernente l'introduzione di nuove corse e fermate della nuova linea urbana "sperimentale" n. 5. Il punto di partenza è stata la formulazione di una nuova linea periferica che ha accorpato le percorrenze di entrambe le linee n. 3 e n. 4, estesa quasi tutta nella parte bassa della città, oltre la linea ferroviaria, con capolinea fermo a Viale dei Crociati, già capolinea delle linee n. 1 e 2. L'obiettivo è stato quello di effettuare un collegamento di tutte le periferie della città oggi servite dal servizio di TPL (Lotti periferici dall' 1 al 9 e lotti 15 e 16), con punti nevralgici del centro città. *Infine va sottolineato che, seppur le modifiche delle LINEE di PERCORRENZA, rappresentano una riconfigurazione ed efficientamento della rete locale, finalizzate a migliorare gli indicatori relativi a domanda/offerta anche con la qualificazione selettiva delle percorrenze attualmente prodotte, con la stima di un beneficio del risultato d'esercizio, va tenuto conto che alcune percorrenze vanno comunque effettuate, e anche ogni cittadino può reclamare il suo legittimo diritto al trasporto pubblico che dev'essere per l'azienda anche un impegno politico e sociale nella tutela delle fasce più deboli.*

Informazioni relative ai rischi e alle incertezze ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile

Ai sensi dell'art. 2428, comma 3, al punto 6-bis, del Codice civile di seguito si forniscono le informazioni in merito all'utilizzo di strumenti finanziari, in quanto rilevanti ai fini della valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria.

Più precisamente, gli obiettivi della direzione aziendale, le politiche e i criteri utilizzati per misurare, monitorare e controllare i rischi finanziari sono i seguenti:

Rischio di credito

Si deve ritenere che le attività finanziarie della società abbiano una normale qualità creditizia.

Rischio di liquidità

Si segnala che la società :

- non possiede attività finanziarie per le quali esiste un mercato liquido e che sono prontamente vendibili per soddisfare le necessità di liquidità;
- non esistono strumenti di indebitamento o altre linee di credito per far fronte alle esigenze di liquidità;
- non possiede attività finanziarie per le quali non esiste un mercato liquido ma dalle quali sono attesi flussi finanziari (capitale o Interesse) che saranno disponibili per soddisfare le necessità di liquidità;
- non depositi presso istituti di credito per soddisfare le necessità di liquidità;
- non esistono differenti fonti di finanziamento;
- non esistono significative concentrazioni di rischio di liquidità sia dal lato delle attività finanziarie che da quello delle fonti di finanziamento.

Evoluzione prevedibile della gestione

La continuità della gestione dell'attività deriva dalla volontà del socio di provvedere o alla copertura delle perdite e alla ricostituzione del capitale sociale, con la medesima struttura societaria, o in alternativa alla valutazione del ramo aziendale industriale al fine di continuare l'attività stessa nell'ambito di altre strutture societarie partecipate dal medesimo Ente.

L'A. Unico
Avv. Rita Campi

MOLFETTA, LI 24/08/2017

